



Masterplan HB / Central

Dokumentation Echogruppe

Samstag 14. Mai 2022



Projektleitung

Tiefbauamt Zürich, Verkehr + Stadtraum

Protokoll erstellt durch moderat GmbH (Zürich) im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Zürich

Zürich, 14. Juni 2022

1. Inhalt

1. Inhalt.....	2
2. Begrüssung.....	3
3. Ablauf	3
4. Input der Projektleitung in den Stand der Arbeiten	4
5. Präsentation der Planungsteams	4
6. Ausstellung und Verständnisfragen zu den Arbeiten im Panelgespräch.....	5
7. Gruppenarbeit.....	6
8. Auswertung der Gruppenarbeiten	9
9. Ausblick	10
10. Verabschiedung und Dank.....	11
11. Liste der Teilnehmenden.....	12
12. Anhang	14

Datum und Zeit Samstag, 14. Mai 2022, 09.00 – 13.00 Uhr

Ort Kosmos, Zürich

Teilnehmende Rund 70 Personen aus ausgewählten Gruppen und Vereinen, Grundeigentümer*innen, Vertretungen von Interessengruppen, Vertretungen der SK SID/V (gemeinderätliche Sachkommission Sicherheitsdepartement, Verkehr) sowie die zwei interdisziplinären Planungsteams und Vertretungen der Projektorganisation.

2. Begrüssung

Stadträtin Simone Brander begrüsst alle Teilnehmenden zur heutigen, zweiten Echogruppe zur Testplanung Masterplan HB/Central und freut sich, dass diese heute hier sind und bereit, sich konstruktiv einzubringen. Sie betont, dass dieses Projekt für die Stadt Zürich von grosser Bedeutung ist, um das Gebiet rund um den grössten Bahnhof der Schweiz weiterzuentwickeln zu können. So vielfältig wie die Nutzenden, so vielfältig sind auch die Ansprüche an diesen Raum. Die Aufgabe besteht im Wesentlichen darin, den Raum zukunftsfähig zu gestalten; dies stellt eine riesige Herausforderung dar.

3. Ablauf

Roman Dellsperger (Moderation) stellt den Ablauf des Morgens vor und namentlich zwei Personen, die heute zum ersten Mal dabei sind: Den Direktor der VBZ, Marco Lüthi und Stadtrat André Odermatt, der im zweiten Teil dazukommt. Zahlreiche der anwesenden Personen haben bereits vor einem Jahr an der ersten Echogruppe teilgenommen, diese wurde als Videokonferenz durchgeführt.

Zeit	Detail	Wer
9.00	Begrüssung und Ziele	Simone Brander
9.05	Ablauf des Workshops	Moderation: Roman Dellsperger
9.10	Input zum Stand der Arbeiten	Alexander Horber
9.25	Input der beiden interdisziplinäre Teams	Team Studio Vulkan Team Han van Wetering
10.10	Ausstellung der Beiträge	Alle individuell Teams bei ihren Plänen Projektteam an den Stehtischen
10.35	Verständnisfragen im Panelgespräch	Roman Dellsperger mit den externen Expertinnen und Experten aus dem Beurteilungsgremium
10.55	Pause	alle
11.15	Gruppenarbeit in 8 Gruppen zwischen 6 und 8 Personen. In jeder Gruppe werden die Teilnehmenden von einer Gastgeberin oder einem Gastgeber begrüsst. Der oder die Gastgeber*in hält die Kommentare auf Postern fest.	Die Gruppen werden moderiert und alle Rückmeldungen erfasst.
12.20	Feedback aus den Gruppen	Roman Dellsperger mit den Gastgeber*innen
12.50	Ausblick auf das weitere Vorgehen und die Öffentlichkeitsarbeit	Alexander Horber
13.05	Verabschiedung und Dank	Simone Brander

4. Input der Projektleitung zum Stand der Arbeiten

Alexander Horber (Projektleiter, Tiefbauamt Zürich) führt in den aktuellen Stand der Arbeiten ein. In der ersten Echogruppe vom 29. Mai 2021 haben die Analyse der bestehenden Defizite breiten Konsens gefunden und die aufgezeigten stadträumlichen Visionen sind auf Zustimmung gestossen. Es ist von grosser Bedeutung, den Raum rund um den Hauptbahnhof/Central weiter zu entwickeln um den zukünftigen Anforderungen besser gerecht zu werden. Von einer gerechteren Flächenverteilung können alle Nutzenden profitieren. Mit Blick auf die vielfältigen Ansprüche zeichnet sich ab, dass Platz freigespielt und für Begegnungen, Aufenthalt, Fussgänger*innen und Velofahrende zur Verfügung gestellt werden soll. Zugleich müssen aber die Verkehrsanforderungen des MIV (motorisierter Individualverkehr) und insbesondere diejenigen des Güterverkehrs oder der Taxis erfüllt bleiben. Weitere Informationen und die Dokumentation der Echogruppe vom 29. Mai 2021 sind auf der [Website der Stadt Zürich](#) aufgeschaltet.

Ebenfalls diskutiert wurden im Anschluss an die letztjährige Echogruppe Fragen zu Stadtklima und zur Hitzeminderung. Die Verantwortlichen haben reagiert und das Beurteilungsgremium verstärkt mit Andreas Rubin (ETH Zürich) als Experte für Fragen rund ums Klima. Der Prozess ist ein langer Weg, grundsätzlich ergebnisoffen mit einer eigenen Dynamik. Wenn es gelingt, diesen wichtigen Raum neu zu gestalten, kann die Stadt Zürich viel gewinnen. Der Masterplan 2050 ist kein Bauprojekt, sondern eine strategische Vision, die weiterführenden Planungen und Vertiefungen als Grundlage dienen wird.

Daraufhin verortet Horber die heutige Echogruppe als Teil der zweiten Stufe der Testplanung, der zudem mit dem [Strategieprozess Papierwerd-Areal](#) eng abgestimmt wird. Ziel des heutigen Morgens ist es, über den Stand der Arbeiten der Planungsteams zu informieren und Rückmeldungen zu den Leitideen wie auch einzelnen Planungselementen einzuholen. Mit Abschluss der Testplanung wird das Beurteilungsgremium – dieses setzt sich zusammen aus Personen der Verwaltung, externen Fachexpertinnen und Fachexperten sowie der SBB und einer Vertretung des Kantons – die Rückmeldungen besprechen und für die nächste Phase (Synthese), d. h. für die eigentliche Erarbeitung des Masterplans aufbereiten. Die Beiträge der beiden Planungsteams sind in der [Online-Ausstellung](#) für die Stufe 2 öffentlich einsehbar.

5. Präsentation der Planungsteams

Auf den Input von Alexander Horber folgen die Präsentationen der beiden Planungsteams. Die zwei Beiträge der interdisziplinären Teams wurden von folgenden Personen vorgestellt:

Referenten

Lukas Schweingruber,
Markus Schaefer,
Matthias Schauwecker

Han Van de Wetering

Planungsteams

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur / Hosoya Schaefer Architects / B+S Ingenieure und Planer / IBV Hüsler / Brigit Wehrli-Schindler konzepte & projekte / Drees & Sommer

Van de Wetering / Basler & Hofmann / Hager Partner / albprojekte

6. **Ausstellung und Verständnisfragen zu den Arbeiten im Panelgespräch**

Im Anschluss an die Präsentationen der beiden Planungsteams haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Pläne der beiden Teams in der Ausstellung im Detail zu betrachten. Beide Teams stellen ihre Arbeiten bei den Stellwänden vertieft vor und stehen für weiterführende Erklärungen oder Fragen der Teilnehmenden zur Verfügung. Die ausgewählten Aspekte diskutiert Roman Dellsperger mit den externen Expertinnen und Experten in einem.

Eindrücke aus «externer Sicht»

Oliver Schulze ist Inhaber eines Planungsbüros in Kopenhagen. Er hebt die Besonderheit der Stadtkulisse sowie der besonderen Lage hervor. Mit dem einmaligen Blick auf den See und die Berge sowie die Einbettung des Hauptbahnhofs zwischen den Flussräumen der Sihl und der Limmat ergibt sich eine europaweit einmalige Situation. Ein attraktives Bahnhofsgebiet wäre eine tolle Visitenkarte für die grösste Stadt der Schweiz. Die beiden Vorschläge wertet er als riesigen Schritt nach vorne, die letztlich konsequent zu verfolgen sind.

Herausforderung Klima

Architekt und Bauphysiker Andreas Rubin, sieht in den beiden Planungen grosse Fortschritte bezüglich der Aufenthaltsqualität, die mittels stärkerer Begrünung und Entsiegelung der Flächen positiv auf das Stadtklima einwirken können. Es werde immer schwieriger, die klimatische Entwicklung abzuschätzen und es werde vermehrt auch zu extremen Wetterereignissen kommen. Gerade deswegen sei es wichtig, die stadtklimatischen Aspekte in der Planung zu berücksichtigen. Bei Fragen der Bepflanzung gelte es besonders zu berücksichtigen, dass das gesamte Gebiet stark unterbaut sei, was die Bepflanzung aufgrund des Platzbedarfs der Wurzelwerke komplexer mache. Zudem vertritt Andreas Rubin die Meinung, dass Fragen des Wassermanagements noch stärker herausgearbeitet werden müssten. Insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit der Retention [Versickerung und Wasserrückhaltung] des Wassers bei Starkregen.

Verkehr als gordischer Knoten

Ueli Weber (mit Blick und viel Erfahrungen aus Bern) erachtet den Raum heute als erschlagend. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist der Raum einfach nur voll. Beide Teams haben mutige Ansätze entwickelt und gezeigt, was alles erreicht werden könnte mit einer Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs. Wir alle wissen um den langen Weg, dabei sind gerade die Vorschläge rund um die Etappierung sehr aufschlussreich und interessant.

Weitere Aspekte

Die Fragen zum Städtebau und zum Sozialraum werden im zweiten Teil vertieft.

7. Gruppenarbeit

Die Teilnehmenden können sich in drei Runden à jeweils 20 Minuten in verschiedenen Gruppen einbringen. Nach jeder Runde werden die Gruppen neu zusammengesetzt. Eine Person wechselt in der Rolle der «Gastgeberin» oder des «Gastgebers» die Gruppen nicht, sondern protokolliert und leitet die Gespräche an ihrer jeweiligen Stellwand. Die Gastgeberin oder der Gastgeber setzt die Teilnehmenden nach jeder Runde über die Themen in Kenntnis, die in der vorangehenden Runde besprochen wurden. Nach den Gruppenarbeiten geben diejenigen Personen, die diese geleitet und protokolliert haben, einen Einblick in die Rückmeldungen, die in ihren Gruppen zusammengetragen wurden.

Nachfolgend wird das Fazit der Gastgeber*innen aus den Gesprächen ihrer Gruppen zusammenfassend dargestellt. Nach dem Start mit neun Gruppen wurden im Verlauf der Gespräche zwei Gruppen zusammengelegt. Es sind somit acht Gruppen aus der Diskussion im Plenum auf neun Postern festgehalten. Die bearbeiteten Poster sind im Anhang dokumentiert.

Gruppe 1

Dem Ansatz «Platz mit Aufenthaltsqualität» stimmt die Gruppe 1 grundsätzlich zu. Die Reduktion des MIV werten sie positiv, da dadurch Platz für Fussgänger*innen geschaffen wird. Bedenken bestehen dahingehend, dass das Velo als Mobilitätsform noch zu wenig mitgedacht worden ist. Insgesamt ist man sich nicht sicher, ob mit den jetzigen Planungen genügend schnelle Velorouten rund um den Bahnhof und ausreichend Veloabstellplätze vorgesehen sind. Bei der Reduktion des MIV-Aufkommens könnte man noch mutiger sein. Als Ziel sollte man sich eine Reduktion um fünfzig Prozent setzen.

Gruppe 2

Auch die Gruppe 2 schätzt eine Reduktion des MIV zwischen zwanzig und dreissig Prozent als zu gering ein. Die periphere Anordnung der Tram- und Bushaltestellen empfindet man als richtig, weil so die Plätze von Haltestelleninfrastruktur befreit werden. Die Spange zwischen Ost und West bzw. zwischen Limmat und Sihl darf man gerne, sowie angedacht, stärken. Auch wenn sich die Gruppe eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs grundsätzlich sehr wünscht, soll verhindert werden, dass sich dieser in die Quartiere verlagert. Der Durchgangsverkehr sollte möglichst unterbunden werden. Der Mischverkehr zwischen Velo und Fussgänger*innen könnte problematisch sein, weswegen man diesen gut lösen müsste. Es wurde nachgefragt, ob das Habis Royal nochmals diskutiert werden kann.

Expertin Städtebau

Nach Rückfrage der Moderation erläutert die Expertin für Städtebau, Lisa Ehrensperger, die städtebauliche Bedeutung des Habis Royal für den Bahnhofplatz. Das Gebäude (dieses ist in Privatbesitz) übernimmt eine wichtige Funktion um den neuen Bahnhofplatz räumlich zu fassen. Die Qualitäten des neuen Bahnhofplatzes seien bei beiden Teams sehr gut herausgearbeitet worden.

Gruppe 3

In dieser Gruppe wurde kontrovers diskutiert. Insbesondere, da die Verkehrsthemen im Vordergrund standen und keine gemeinsame Haltung gefunden werden konnte. Der Ansatz aufzuräumen und Platz zu schaffen, kam grundsätzlich gut an. Trotzdem beschäftigte die Frage, wie man den Güterverkehr regelt und wo den Taxis Platz eingeräumt wird. Gerade Zulieferung und Taxis seien auf Platz angewiesen. Wo liegen die Abhol- und Bringpunkte der Taxis, wie wird die Anlieferung des Güterverkehrs – auch am Central – gestaltet? Die Verschiebung der VBZ-Haltestelle empfindet man als richtig und die Verlegung der Tramhaltestellen auf die Bahnhofbrücke als interessant. Das Projekt einer Umgestaltung des Gebiets Hauptbahnhof/Central ist ein Projekt für die Zukunft. Deshalb erachtet die Gruppe 3 es als besonders wichtig, die Anliegen und Ansprüche der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu berücksichtigen.

Gruppe 4

Die Gruppe 4 nimmt die Idee der Verlängerung der grünen Spitze sehr positiv auf. Nicht leicht zu organisieren ist die Koexistenz vom Fuss-, Velo- und neu auch dem «Trotti-nettverkehr»; selbst wenn versucht wird, die verschiedenen Verkehrsarten zu entflechten. Die Organisation des motorisierten Individualverkehrs wird als sehr anspruchsvoll wahrgenommen und man war sich in der Gruppe sehr unsicher, inwiefern das gelingen kann. Die Tramhaltestelle auf die Bahnhofbrücke zu verlegen, erachtet man als eine gute Idee unter der Voraussetzung, dass die Brücke frei bleibt vom MIV und die Anlieferungen durch den Güterverkehr möglich bleiben. Grundsätzlich wertet man die Idee, den Fussgänger*innen mehr Platz einzuräumen, als ausgesprochen positiv. Mit dem Klimaexperten war sich die Gruppe 4 einig, dass man genau prüfen muss, ob die Bepflanzungen überhaupt realisierbar sind, da die Bäume genügend Platz für ihre Wurzeln brauchen.

Gruppe 5

Diese Gruppe betont mit zwei Gastgeber*innen (da die Gruppen zusammengelegt wurden) nochmals, dass man visionär und ambitioniert bleiben und selbst über das Jahr 2050 bis ins 2100 hinausdenken sollte. Die vorgeschlagene MIV-Reduktion ist mutig und richtig. Dabei entstehen neue Qualitäten oder auch neue Plätze. Der Raumanpruch wiederum muss konkretisiert werden. Nachdenken muss man ebenfalls über die Wirkung, die die Verkehrsplanung des Perimeters auf die Quartiere wie auch die Gesamtstadt haben wird. Erste schnelle Schritte, sogenannte «Quick-Wins», begrüsst die Gruppe 5 und auch, dass die Nutzungen in der Nacht (24/7) nochmals durchdacht werden.

Gruppe 6

Bezüglich der Haltestelle auf der Bahnhofbrücke oder wie weit die Reduktion des MIV gehen muss, konnte in dieser Gruppe kein Konsens gefunden werden; die Themen wurden kontrovers diskutiert. Die Anbindung der Europaallee an das Tramnetz wird als gute Idee erachtet; ebenso die Verlegung der Haltestelle Sihlquai als bedeutsam. Positiv gestimmt ist die Gruppe gegenüber der stärkeren Anbindung des Fluss- und Stadtraums. Die Bedeutung des MIV wurde intensiv diskutiert, die Ansichten waren sehr unterschiedlich. Ein weiterer Diskussionspunkt war zudem die Verkehrssicherheit und wie diese gewährleistet werden kann, sollten gewisse

Verkehrsflächen stark durchmischt werden. Ausserdem sollte darauf geachtet werden, gut gelegene Parkplätze für Velos und Trottinette zur Verfügung zu stellen. Auch diese Gruppe bestätigt nochmals die grossräumige Betrachtung bezgl. der Auswirkungen auf die umliegenden Stadtquartiere.

Gruppe 7

Die Gruppe 7 wertschätzt die hohe Gewichtung der hindernisfreien Gestaltung seitens beider Planerteams. Auf Rückfrage der Moderation ist der grüne Punkt so zu lesen (vgl. Poster). Die gesellschaftlichen Veränderungen sollen mitgedacht werden, so etwa der Wandel hin zu Sharing-Economy bei Transportmitteln oder, dass die Mobilität CO₂-freier und elektrischer wird. Auch der Faktor der 24/7 Gesellschaft ist aus Sicht der Gruppe 7 zu berücksichtigen. Der Gruppensprecher äussert sich positiv darüber, dass über die Warenlogistik gesprochen wurde und verweist auf die Bedeutung dieser Thematik. Von grosser Bedeutung erachtet er zudem die Absprache der Stadt mit dem Kanton. Diese hat er bislang als eher zögerlich wahrgenommen. Es ist eine wichtige Aufgabe in einem grösseren Netz, also eben auch zusammen mit dem Kanton, zu planen.

Gruppe 8

Die Gruppe vertritt die Meinung, dass man den MIV noch stärker zurücknehmen sollte und dass die Überlegungen zur Tramführung gut sind. Das Thema Veloverkehr wurde bislang jedoch zu wenig bearbeitet oder ist zu wenig erläutert worden. Auch die räumliche Verbindung zwischen dem Bahnhofplatz und der Europaallee könnte weiter gestärkt werden. Zudem wünscht man sich, dass allgemein immer zuerst die Funktionalität und erst dann die Ästhetik oder Gestaltung beachtet werden. Künftige Entwicklungen sind weiter mitzudenken; bspw. in Bezug auf die Frage, wie die Logistik der Zukunft aussieht. Das Taxiwesen darf nicht vergessen werden, da Taxis darauf angewiesen sind, zum Bahnhof fahren zu können. Wenn auch neu mit den Apps flexibler abrufbar, benötigen sie trotzdem Flächen, um Personen am Bahnhof abzuholen. Zusätzlich braucht das Gewerbe Flächen für den Güterumschlag am Zielort.

*Expertin
Sozialraum*

Die Moderation fragt bei der externen Expertin für den Sozialraum, Christina Schumacher, nach der Bedeutung der Verteilung von Flächen und deren Qualitäten. Sie betont, wie wichtig es ist, auch die leisen Stimmen von Bevölkerungsgruppen zu hören, die sich weniger Gewicht verschaffen können: Jugendliche, geflüchtete oder gesellschaftliche wenig integrierte Menschen, für die der Bahnhof und sein urbanes Umfeld als öffentliche Orte Raum bieten sollten und dies traditionell auch immer getan haben. Sie erinnert auch an die Bedürfnisse von Werktätigen im und um den Bahnhof, im Shopville und im Gastro- und Dienstleistungsbereich, die heute nur indirekt präsent waren. Ebenso verweist sie auf Menschen mit Beeinträchtigungen und betagte Personen, für deren Mobilität ein inklusiver Bahnhofsraum grundlegend ist.

8. Auswertung der Gruppenarbeiten

Im Folgenden werden die geäußerten Anliegen und Hinweise aus den Gruppenarbeiten ausgewertet (vgl. Arbeitsposter im Anhang). Die Hauptanliegen werden dabei geordnet aufgeführt, je nachdem, ob sie viel Zustimmung erhalten haben, ihnen gegenüber Bedenken geäußert wurden oder als Hinweise für den weiteren Verlauf des Verfahrens dienen. Diese Anliegen sollten in der anstehenden Synthesephase für die Erarbeitung des Masterplans berücksichtigt werden.

Grossmehrheitliche Zustimmung

Auf grosse Zustimmung trifft der Ansatz den Fussgänger*innen für Bewegung und Aufenthalt zusätzliche Flächen einzuräumen. Dies mit dem Ziel, mehr Platz zu erhalten für die vielen Wegbeziehungen und Querungen zur Erreichung der öffentlichen Verkehrsmittel, wie auch für eine bessere Aufenthaltsqualität im Perimeter. Damit einher geht eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs samt einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs. Dies wird grossmehrheitlich begrüsst, sofern die Wohnquartiere nicht zusätzlich belastet werden.

Die Beteiligten begrüßten zudem, dass die Planungsteams auch eine Neuordnung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angedacht haben. Eine mögliche Verlagerung der Tramhaltestelle Central auf die Bahnhofbrücke, wie auch die Schaffung einer Haltestelle Europaallee, wird von mehreren Gruppen begrüsst.

Die stärkere Begrünung dieses zentral gelegenen städtischen Raumes, der Zugang zum Wasser samt der Schaffung neuer attraktiver Freiräume stösst auf grossen Anklang. Auch hinsichtlich eines angenehmeren Mikroklimas werden diese Massnahmen befürwortet. Die einzigartige Lage des Hauptbahnhofs auf einer Halbinsel zwischen zwei Flüssen bietet dafür eine hervorragende Ausgangslage.

Bedenken und Kontroversen

Kontrovers diskutiert wurde die angedachte deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs resp. des Durchgangsverkehrs. Insbesondere wie man diese Reduktion organisieren sollte und ob sie genügend stark ausfällt. Betont wird, dass eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs sicher grössere Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem hätte. Zudem wurde immer wieder festgehalten, dass eine Verlagerung des Verkehrs in die angrenzenden Quartiere vermieden werden muss.

Hinsichtlich der Organisation des Veloverkehrs wurden einige Bedenken geäußert. Angesprochen wurden Nutzungskonflikte zwischen dem Velo- und Fussverkehr sowie dem Verkehr fahrzeugähnlicher Geräte in sogenannten «Mischzonen». Das Thema Velo sollte grundsätzlich vertieft und stärker gewichtet werden. Zudem fehlen den Rückmeldungen zufolge teilweise schnelle und direkte Velorouten bzw. auch Veloabstellplätze nahe an den Gleisen.

Auch der öffentliche Verkehr gab einiges zu Reden. Zu viele Tramschienen gefährden die Verkehrssicherheit und beeinträchtigen die Qualität der Querungen für Fussgänger*innen im Perimeter.

Zusätzlich wurde mehrmals auf die Bedürfnisse der City-Logistik sowie des Taxiwesens verwiesen. Die Funktionalität des Raums muss aufrechterhalten bleiben, und die Anlieferung des Güterverkehrs wie auch die Versorgung durch Taxis sichergestellt sein. Die Anforderungen der Logistik sowie der Taxis sollen nochmals besser berücksichtigt werden.

Weitere Hinweise

Ein wichtiges Anliegen für den weiteren Prozess besteht darin, den Dialog auf verschiedenen Ebenen aufrechtzuerhalten, um den Bedürfnissen der verschiedenen Stakeholder und Interessengruppen auch gerecht werden zu können. Der Dialog zwischen Stadt und Kanton soll intensiviert, der Einbezug der breiten Bevölkerung und insbesondere der Jugendlichen soll an die Hand genommen werden.

Besonders betont wird das Anliegen einer genaueren Prüfung der angestrebten Veränderungen auf die verschiedenen Mobilitätsformen. Es muss geklärt werden, welche Funktionen der Raum als «Mobilitätshub» in Zukunft erfüllen muss. Dabei müssen mitunter Fragen der Anlieferung, des Zugangs für das Gewerbe sowie der Parkierung (MIV, Velo oder beispielsweise auch der E-Trottinette) geklärt werden. Auch mögliche grossräumige Effekte der verkehrlichen Veränderungen auf das Gebiet ausserhalb des Perimeters müssen unbedingt betrachtet werden.

Da mit dem Masterplan für die Zukunft oder sogar für 2100 geplant wird, müssen sich wohl alle damit beschäftigen, wie die Mobilität in der Zukunft aussehen könnte.

9. Ausblick

Nach dem Fazit aus den Gruppengesprächen gibt Alexander Horber einen Ausblick auf den weiteren Projektverlauf. Im Anschluss an die heutige Echogruppe wird die Öffentlichkeit über den Anlass informiert und die Ausstellung der beiden Planungsteams ist zu diesem Zeitpunkt öffentlich zugänglich. In einem nächsten Schritt verarbeitet das Begleitgremium die Rückmeldungen aus der Echogruppe und spricht im Anschluss Empfehlungen aus für das weitere Vorgehen. Die Testplanung wird im Sommer abgeschlossen. Im Anschluss startet die Synthesephase mit der Erarbeitung des Masterplans 2023 bis 2024.

Die Teilnehmenden des heutigen Morgens werden auf dem Laufenden gehalten ([Anmeldung Newsletter](#)) und das Projektteam freut sich bereits heute auf eine konstruktive Weiterarbeit in der für 2023 geplanten Echogruppe. Alexander Horber bedankt sich bei allen anwesenden Personen für ihre Mitarbeit und all denjenigen, die die Veranstaltung geplant und vorbereitet haben, für ihre Unterstützung.

10. Verabschiedung und Dank

Stadträtin Simone Brander bedankt sich bei den beiden Planungsteams für ihre umfassenden und sorgfältigen Arbeiten. Es ist ihnen gelungen, den Raum HB/Central lebenswert zu skizzieren und aufzuzeigen, dass die Vision eines attraktiveren Gebiets rund um den Hauptbahnhof keine Utopie, sondern ein Zukunftsbild ist, das mit Willen und Ausdauer auch umgesetzt werden kann. Bei einigen Themen ist bereits ein gewisser Konsens zu erkennen und zwar bezüglich der Ansicht, dass es mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr braucht und der Raum begrünt werden soll, jedoch auch, dass der Güterumschlag gut gelöst werden muss. Insgesamt stehen wir vor einer guten Ausgangslage für die weiteren Schritte im Planungsprozess, der letztendlich dazu führen soll, dass der Masterplan nicht nur ein Plan bleibt, sondern auch umgesetzt wird. Stadträtin Simone Brander bedankt sich für die engagierte Teilnahme.


11. Liste der Teilnehmenden

<p>Teilnehmende der Echogruppe</p>	<p>Verschiedene (private und institutionelle) Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Perimeter (u. a. auch Hotels) sowie aus allen politischen Parteien der SK SID/V (gemeinderätliche Sachkommission Sicherheitsdepartement, Verkehr) die Vertretungen der SK SID/V sind nicht namentlich aufgeführt.</p> <p>Folgende Institutionen wurden eingeladen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Astag, Nutzfahrzeugverband Automobil Club der Schweiz, ACS Sektion Zürich Blindenbund, Regionalgruppe Zürich BSA Zürich (Bund Schweizer Architekten, Fachverband) BKZ (Behindertenkonferenz Kanton Zürich) City Vereinigung Zürich Coop Genossenschaft Fussverkehr Schweiz / Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger Geschäftsvereinigung Limmatquai-Dörfli GVZ Gewerbeverband der Stadt Zürich Migros Genossenschaft Mietervereinigung Einkaufszentrum ShopVillle Offene Jugendarbeit Zürich (OJA Zürich) Planzer Support AG Pro Velo Kanton Zürich Quartierverein Zürich 1 rechts der Limmat Quartierverein 5, Industrie Schweizerisches Nationalmuseum, Landesmuseum Zürich sip züri (Sozialdepartement der Stadt Zürich) Stadtpolizei Zürich (Kommissariat City) Taxiverband Zürich TCS Touring Club Schweiz (Sektion Zürich) Universität, Geografisches Institut Verkehrsklub der Schweiz VCS, Sektion Zürich Vereinigung Löwenstrasse Zürich Vereinigung Zürcher Bahnhofstrasse Zürichsee Schifffahrt
---	--

Departements- vorstehende	Simone Brander, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement André Odermatt, Vorsteher Hochbaudepartement
Teilnehmende aus der Projektorganisation	Michael Brack, DAV Urs Brändle, VBZ Andrea Fahrländer, GSZ Roland Frei, Amt für Raumplanung, Kanton Zürich Sandra Glättli, UGZ Ingo Golz, GSZ Thomas Hablützel, VBZ Alexander Horber, TAZ Marco Lüthi, VBZ Sabina Mächler, TAZ Kommunikation Michael Neumeister, TAZ Claudia Neun, AfS Martin Schneider, AfS Andreas Steiger, SBB Julie Stempfel, DAV Rupert Wimmer, TAZ
Externe Experten und Expertinnen	Lisa Ehrensperger (Expertin Städtebau) Oliver Schulze (Experte Stadtraum) Martin Buck (Experte Verkehr) Ueli Weber (Experte Verkehr) Christina Schumacher (Expertin Sozialraum) Andreas Rubin (Experte Klima)
Vertretungen der zwei Planungsteams	Team Studio Vulkan Team Van de Wetering
Verfahrensbegleitung	Felix Manz, ProjektBeweger
Moderation und Dokumentation	Roman Dellsperger, moderat Claudio Hunger, moderat
Support	Jacqueline Marti (TAZ) Gianna Weibel (TAZ)
Fotografie	Jacqueline Müller

12. Anhang

Gruppe 1

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022 

Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2

Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

<p>Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe</p> <p>Mehr Aufenthaltsraum durch Reduktion MIV Umleitung / Verlagerung des Transit / Durchgangsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brachliegende Flächen neu nutzen (Papierwerd, Platzspitz westseite) • Aufräum-gedanke gelungen • Ankommen in der Stadt & Wohlfühlen • Stadtklima wichtig & mitgedacht 	<p>Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte</p>
--	--

Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

<p>Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • NUTZUNGSKONFLIKT VELO-FUSSVERKEHR • PARKIERUNG VELOS RESP. KURZZEIT-ABSTEUER: FEHLLENDE KONZEPTE • DIREKTE, NEUE VELOKORRIDORE • VELOVORZUGSRADEN / PROMENADEN-STRASSEN • <input type="checkbox"/> 	<p>Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte</p> <p>KLARDEFINIERTER VELOSTRASSEN.</p> <p>GENÜGEND züri- bis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion MIV um $\leq 50\%$ zu wenig mutig mit Horizont 2050
---	--


Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

<p>Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strom Bahnhof-Hochschulquartier für Fussgänger:innen • Raumgefüge um Bhf weiterentwickeln 	<p>Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgang mit eFahrrad & andere FAG • Plätze zusammen statt getrennt denken
---	--

Gruppe 2

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022

Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2


 Stadt Zürich
 Tiefbauamt

Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<p>→ <i>strukturförmig</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Periphere Anordnung der ÖV-Marktebenen → Befreiungshöhe Wieso nicht auch / noch auf den Brücken? Erleben von Linnat + hhd sehr wichtig Verbindung / Beziehung Ort - Wert stärken? 	<p>→ Es braucht zutunehmen strategischen Entscheid daen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Es braucht grundsatzentscheid als Baustrategie + dann sanft / Prozess entwickelt + Frage ÖV zentral MIV-Reduktion genügt das? Tunnelver. nach zeitgemäße / Urmative? 	<p>→ Habis Royal als gestet (als kein Reichbau) annehmen, ist da richtig?! Es soll wieder zur Petatte stehen!</p> <p>→ Ziele müssen langfristig, herausfordernd + klar sein → ambitioniert</p> <p>→ FACHPLAN FLEXIBEL</p>


Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<p>MIV - Verlängerung in Quartiere</p> <p>- Zunehmend Reduktion (20-30%) als langfristige Strategie</p> <p>ÖV - Berücksichtigung Nachfragesteigerung</p> <p>- großräumige Strategie Polyzentrische Entwicklung</p> <p>Mischverkehr Fußgänger Velo</p>	

Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung Fußverkehr: stark zunehmen → Primat kein Durchgangsverkehr 	<p>- Städtebau: aufräumen: ja ausräumen: nein (Bhf-quai)</p>

Gruppe 3

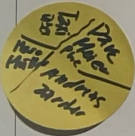

Stadt Zürich
 Tiefbauamt

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022
 Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2

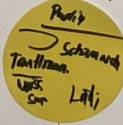
Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
Haltestelle Bahnhofbrücke - Aufgeräumtes Central Bahnhof Abgang Limmat Aufwertung Haltestelle Europaallee Mehr Begrünung Ankerstelle Limmat Schiff .. Brücke Bahnhofswai - Neumarkt .. Denken über Haltestelle ... (Anzahl / Logo)	- Unkündigung MIV Beziehungen beachten Kapazität verringern - Güterverkehr lösen (Just in Time) CST

Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

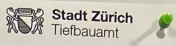
Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
Hohe Haltebank Central - MIV verschonert - Durchgangsweg - Anlieferung Taxi 	- Triase wie? - Taxiverkehr - Anlieferung (Central...) - Durchgangsweg wie Weg.

Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
- Nachweis Funktionsfähigkeit ÖV (mit der Zukunft) - MIV System nachweisbar (pragmatisch, CO2) was ist Durchgangsverkehr - - Miteinbezug Jugend .. (Partizipation) im weiteren Prozess - Nutzung der Passivstrahlung, Nutzungsmöglichkeiten	→ USA → Flächenanspruch 

Gruppe 4

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022
Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2



Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
Umstieg Bahn / Tram ohne Querung MIV-Spur Aufwertung Fussverkehr Tramhalte auf Bhf-Brücke ohne MIV Verlängerung grüne Spitze, Museumspl	


Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
Organisation MIV Koexistenz Fuss, Trieb, Velo Szenario vs. Umsetzung / Politik	

Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?


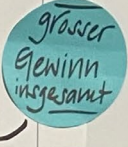

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
Abwägung Weglänge / Wegkomfort (Tram) Wo / wie Anlieferung / Reparatur (Güterabwägung) Grünraumtauglichkeit	

Gruppe 5 (Poster 2/2)

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022 

Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2

Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> • Entflechten vom MIV & ÖV, Raum für Fußgänger: innen schaffen! • Haltestelle auf Brücke verlegen! <li style="padding-left: 40px;">Benefit Central! • → geramtes Konzept rund um Central • Freispielen des Bahnhofplatzes • Erhalten der ÖV-Qualität im ganzen ^{City} Gebiet! <li style="padding-left: 40px;">Stadt / HB / Central ← 	  

Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte

Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte

20/25

Gruppe 6

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022

Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2

Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe

- ÖV ANBINDUNG EUROPAALEE/SIHL QUAI IST WICHTIG
 - ENTLASTUNG HB OUT
 - ACHSE SIHLPOINT IST IN MITTE DER FERN TIEFBANHOFF
 - DIREKTE ANBINDUNG
- ZUGANG + ÖFFENHAL FLUSS → STADTRAHM
- MEHR PLATZ FÜR FUSSGÄNGER
- STADTRÄUME/STREIFEN ANFALLEN SEHEN UN BAHNHOF (INKL. EUROPAALEE) MIT IDENTITÄTEN + QUALITÄT (NICHT NUR FUSSGÄNGERSTREIFEN)
- RAUM DER ZUKUNFT (NICHT NUR HEUTE)
- "Tritträume" als klar definierb, hoch qualitative Stadträume

Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte

- KONTROVERS:**
- REDUKTION MIV / WIE HEUTE / KEIN TRANSIT
 - OFFENEN TRANSPORTATIONEN
- Wie viele "Tritträume" braucht es?

Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe

- Auswirkungen (gasräumend) auf die anliegenden Quartiere
- Vereinbarkeit von ÖV-Vehic + Fußgänger (Sicherheit)
- Klärung von Roburheit des ÖV / Ansetz des ÖV
- Klärung von "kleinere" Bedürfnissen, wie Drop-Off-Zonen
- Bedeutung der Logistik (z.B. Anlieferung Shoprille) genügend berücksichtigt?

Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte

- Kontrovers:**
- Bedeutung von MIV in Zukunft am/im Raum HB

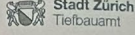
Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe

- Enge der Stadtbevölkerung & (Bedürfnisse)
- Umsetzbarkeit von Lösungen (Pragmatik statt Ideologie)
- Kanalisierung von Parkierung von Velos, Takt, e-Trotts (schlechter Beispiel Stadelhofen mit Velos)
- Genaue Analyse von oberrirdischen AP-Möglichkeiten notwendig
- Oberirdische Anlieferung, wo unterirdische Anlieferung nicht möglich ist
- Mobilität von heute 20-jährigen in Zukunft
- Wenn MIV reduziert werden soll, dann gibt es Auswirkungen auf andere Mobilitätsformen
- Grundsätzliche Betrachtung der Auswirkungen für die versch. Kurse

Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte

Gruppe 7


 Stadt Zürich
 Tiefbauamt

Zweite Echogruppe vom 14. Mai 2022
 Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2

Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> - Hindernisfreiheit wird noch gewichtet - Mobilität verändert sich, Sharing-Konzept → Ergebnis offen - Gesellschaft verändert sich 	

Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

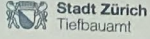
Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> Cargo sous terrain Konfliktfreies feinmaschiger Velonek + (motorisierte) Fahrzeugähnliche Geräte(fahr) Flächiges Queren trotz MIV MIV-Reduktion lokal / Gesamtsystem → ohne Alternativen? Mobilitätsverhalten der Zukunft (Jugend)? Einbezug Jugend 	

Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> politischer Dialog zw. Stadt & Kanton ↳ Grundsatzentscheide die man nicht auf Fachebene treffen kann Dialog in Teilräumen Bedürfnisse Stakeholder + Interesse der Reisenden Mit Zielbildern arbeiten, nicht an Details hängen bleiben 	

22/25

Gruppe 8

Zweite Echo-Gruppe vom 14. Mai 2022 

Masterplan HB / Central; Testplanung Stufe 2

Erste Runde: Welche Leitideen, Konzepte und Teilräume überzeugen uns, selbst wenn sie uns mutig erscheinen?

<p>Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgang mit Trams gut • Offene Räume → Übersicht • Kurze vs lange Wege • Zugang zum Wasser • Freiräume, Aufenthalt • Trennwirkung durch Strassen massiv reduziert 	<p>Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte</p>
--	--

Zweite Runde: Haben wir Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder den Zukunftsbildern für die Teilräume?

<p>Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansätze zu MIV gehen radikaler • Veloverkehr vertiefen und stärker gewichten • Raumfolge Bahnhofplatz - Europa-Allee stärken/verbessern (Habis royale) • Potenzial Gessnerallee nutzen • MIV reduzieren, nicht verlagern → 	<p>Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte</p>
---	--

Dritte Runde: Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?

<p>Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientierung Haltestellen → systemimmanente Komplexität • MIV grossräumig betrachten • Logistik (zukunftsgerichtete Modelle) • Funktionalität zuerst: Personenumschlag • Neue Angebote (digital) mitdenken 	<p>Weitere Bemerkungen oder wichtige Aspekte</p> <p>naher, aber neuer Taxistandort (nicht Bfplatz)</p>
---	--

Auswertung der Rückmeldungen auf den Postern

Wo immer möglich sind die Aussagen nach Themen geordnet. Mehrfachnennungen sind mit einer Zahl in der Klammer vermerkt.

Runde 1	Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen
<p>Überzeugende Leitideen, Konzepte und Teilräume</p>	<ul style="list-style-type: none"> - MIV-Reduktion (2) - Umleitung/Verlagerung des Transit- und Durchgangsverkehrs (2) - Flächeneffizienz - Freispielen weiterer Flächen für den Fussverkehr und für mehr Aufenthaltsqualität (10) - Trennwirkung der Strassen reduziert - Ankommen in der Stadt und sich Wohlfühlen - Mehr Begrünung, Verbesserung des Stadtklimas (2) - Denken über bzw. Neuordnung der Haltestellen (2) - Haltestelle Bahnhofbrücke (3) - Haltestelle Europaallee (2) - ÖV Anbindung Sihlquai als wichtig - Guter Umgang mit Trams - Anlegerstelle Limmatschiff - Bahnhofabgang Limmat - Erhalten der ÖV-Qualität im gesamten Gebiet - Brücke Bahnhofquai-Neumühle - Konzept rund ums Central - Qualitätsvolle Stadträume auf allen Seiten des Bahnhofs - Offene Räume, die Übersicht bieten - Brachliegende Flächen werden neu genutzt (Papierwerd, Platzspitz Westseite) - Verlängerung der grünen Spitze, Museumsplatz - Attraktive Freiräume - Zugang zum Wasser (2) - Raum für die Zukunft - - Kurze vs. Lange Wege 	<ul style="list-style-type: none"> - Konsequenzen MIV-Reduktion beachten - Reduktion MIV als kontrovers - Güterverkehr lösen - Projekte als grossen Gewinn - Öffnen der Tramstationen wurde kontrovers diskutiert - Verschiebung Haltestelle Central auf Brücke als spannend - Wie viele solcher Räume braucht es? - Rückbau Habis Royal soll zur Debatte stehen - Langfristig denken, gar weiter als 2050

Runde 2	Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen
<p>Bedenken zu Leitideen, Lösungsansätzen oder Zukunftsbildern für die Teilräume</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzungskonflikt Velo- Fuss-, Trottinetteverkehr bzw. FÄG (3) - Flächiges Queren trotz MIV - Fehlende Konzepte für Veloabstellplätze - Veloverkehr vertiefen und stärker gewichten. Bspw. direkt und schnelle Velorouten prüfen (2) - Gefahr der MIV-Verlagerung in die Quartiere (2) - Zu geringe MIV-Reduktion (2) - lokale Auswirkungen der MIV Reduktion und Auswirkungen auf das Gesamtsystem - Organisation MIV - ÖV Nachfragesteigerung genügend berücksichtigt? - Polyzentrische Entwicklung des ÖV fördern - 4 Trampure beim Bahnhofplatz sind zu viel. - Aufenthaltsqualität der Plätze mit hohem Tramaufkommen - Vereinbarkeit ÖV-Verkehr und Fussgänger (Sicherheit) - Konsequenzen der Reduktion der VBZ Haltestellen um 1? - Klärung ÖV-Angebot - Hohe Haltekante Central, erschwert MIV - Zugang für Taxis - Klärung „kleinerer“ Bedürfnisse, bspw. drop-off Zonen - Raumfolge Bahnhofplatz-Europaallee verbessern (Habis royale) - Potenzial Gessnerallee nutzen - Mobilitätsverhalten der Zukunft (Jugend) abgebildet? - Szenarien auch politisch umsetzbar? - - Bedeutung der Logistik genügend berücksichtigt? 	<ul style="list-style-type: none"> - Es braucht klar definierte Velorouten - Zu geringe MIV-Reduktion - MIV reduzieren, nicht verlagern - Welche Bedeutung soll MIV im Perimeter haben (kontrovers diskutiert) - Wie bringt man Durchgangsverkehr weg? - Jugend einbeziehen - Wie gestaltet man Anlieferung? - zu wenig visionär?

Runde 3	Weitgehende Übereinstimmung in der Gruppe	Weitere Bemerkungen
<p>Welche Aspekte sollen bei der Weiterbearbeitung (Synthese) beachtet werden? Welche Interessen sind mit den Betroffenen oder Parteien besonders sorgfältig abzuwägen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Fussverkehr als Primat. Da stark zunehmend – Fussgängerstrom Bahnhof-Hochschulquartier regeln – Raumgefüge um Bahnhof weiterentwickeln – Grundsatzentscheide danach Partitur ableiten – Politischen Dialog zwischen Stadt und Kanton für Grundsatzentscheide – Dialog in Teilräumen – Bedürfnisse der Stakeholder und Interessen der Reisenden – Raumanspruch für den Individualverkehr konkretisieren – Unterschiedliche Nutzungsansprüche – Nachweis Funktionsfähigkeit des ÖV und MIV – Funktionalität des Personenumschlags priorisieren – Orientierung Haltestellen – Wie sieht Mobilität in Zukunft aus? Neue (digitale Angebote? (2) – MIV-Reduktion hat Auswirkungen auf andere Mobilitätsformen – Kanalisierung der Parkierung von Velo, Töff, E-Trottinette – Genauere Analyse von oberirdischen Parkplatzmöglichkeiten – Miteinbezug der Jugend – Einbezug der Bevölkerung – Tramnutzung ist saisonabhängig – Abwägung zwischen Weglänge/Wegkomfort für Tramnutzung – Regelung Anlieferung, Zugang des Gewerbes. Oberirdische Anlieferung, wo unterirdisch nicht möglich. – Unterirdische Anlieferung prüfen – Logistik (zukunftsgerichtete Modelle) – Effekte grossräumig, auch ausserhalb des Perimeters analysieren (3) – Grünraumtauglichkeit – 24 Stundenkonzept. Was geschieht nachts? – schnelle erste Schritte – Umsetzbarkeit von Lösungen? – Mit Zielbildern arbeiten, nicht an Details hängen bleiben. 	<ul style="list-style-type: none"> – Plätze zusammendenken – städtebaulich aufräumen – Geregelter Umgang mit FÄG – Naher, aber neuer Taxistandort – Ziele müssen ambitioniert sein